Co Słychać

DWUTYGODNIK STRESZCZEŃ

..The.. Polish Fortnightly Digest



Nr. 14/166 3.12.1945 Rok. VI

9^D

OKŁADKA: Listopadowa warta w Belwederze.

Wydawnictwo nasze wydaje w tym roku Kalendarzyk Kieszonkowy, zawierający niezbędne informacje oraz spis Wszystkich Krajów Globu do których ewentualnie można będzie wyjechać dla celów zarobkowych, czy-też tymczasowego osiedlenia się.

Kalendarzyk jest opracowany starannie, posiada obfite dane statystyczne oraz informacje o Polsce.

Czytelnicy „Co Słychać" mogą nabyć go po zniżonej cenie 5/9 (cena sprzedażna 6/6) za przesłaniem kuponu, załączonego do Nr. 14.

CENA NUMERU 9d. PRENUMERATA PÓŁROCZNA 9/-.
REDAKCJA I ADMINISTRACJA
40 BRUNTSFIELD PLACE, EDINBURGH 10. Tel. 52396.

1. ŚWIAT MIĘDZY WIERSZAMI

Z powodu skończonej wojny materiał dziennikarski skurczył się niesamowicie. Redaktorzy głowią się nad tematami. Restrykcje we wszystkich dziedzinach życia, trudności komunikacyjne w powojennej Europie itp. rzeczy, jeszcze bardziej zmniejszają możliwości.

Redakcje czasopism brytyjskich snują prognostyki na temat przyszłości, biadają z powodu przewidywanej konkurencji amerykańskiej, wymyślają na biurokrację, hamującą przedsiębiorczość prywatną, wreszcie plotkują.

Plotkują na temat przyszłej i obecnej polityki, szukają rozwiązania między wierszami, wreszcie przypisują politykom własności, których oni sami w sobie nigdy nie podejrzewali.

CAVALCADE jest jednym z takich czasopism, lubujących się w sianiu domysłów i łowiących zakulisowe plotki. Stara się stworzyć jakiś obraz rzeczywistości, nie zupełnie wesołej. Czasem redakcji tej udaje się podać coś nader ciekawego i mającego charakter sensacji. Korespondenci tego pisma nie próżnują i węszą w okolicy Whitehall i Westminsteru, aby tylko zdobyć coś, co mogłoby choć trochę zelektryzować czytelników.

Posłuchajmy jakie sensacje podali w wydaniach z dnia 3, 10 i 17 b.m. p.t. „WORLD BEHIND THE HEADLINES".

Premier Attlee pracuje nad przemówieniem, które ma wkrótce wygłosić.

Dwanaście amerykańskich punktów prezydenta Trumana mocno poruszyły Whitehall.

Doradcy Attlee'go — Mr. Herbert Morrison, przewodniczący Rady i minister Spraw Zagranicznych Ernest Bevin są mocno zakłopotani, przynaglając premiera, by jak najprędzej złożył oświadczenie o polityce brytyjskiej.

Panowie z Whitehall twierdzą, że mowa Attlee będzie tak doniosła, iż musi być przed wygłoszeniem rozważona przez cały gabinet, nim zostanie wygłoszona.

Reakcja na punkty Trumana ma w sobie momenty obrażonej dumy.

„W każdym bądź razie" jak komentuje jeden z obserwato-

rów „odkrywa ona w Harrym S. „Małego Człowieka Ameryki“, pozbawionego wizji i odwagi Roosevelt'a“. Opinia jest zgodna, że nastroje Kongresu dyktowały formę i ton mowy Trumana.

Nie ma żadnych złudzeń jak zareagują na nią Sowiety.

Nieufność Stanów Zjednoczonych w stosunku do Rosji jest jedną z przyczyn obecnego impasu w sprawach międzysojuszniczych. Utrzymywanie tajemnicy produkcji bomby atomowej sytuacji tej nie ułatwia. Rosjan spotkał zawód gdyż oczekiwali, że Truman zaproponuje plan „demobilizujący“ bombę atomową.

W odpowiedzi zapowiadana jest z Moskwy podwójna reakcja:

1. Sowieccy uczeni pod kierunkiem prof. Piotra Kapicy i prof. Włodzimierza Leontowicza Komarowa przyśpieszą badania w doświadczalnych zakładach za Uralem.

2. Uzbrojenie i pogotowie rosyjskiego lotnictwa i armii lądowej zostanie utrzymane na poziomie, na jaki tylko pozwolą narodowe zasoby.

Podobno Stalin, przed udaniem się na wypoczynek do Sochi, potajemnie odwiedził fabryki w strefie Magnitogorska, gdzie trwają prace nad bombą atomową. Towarzyszyli mu dawny szef sztabu Wasilewski i obecny szef sztabu Antonow.

Wzajemne przechwałki Stanów Zjednoczonych i Rosji co do ich potęgi militarnej pogarszają tylko sytuację. Zarówno prezydent Kalinin jak i Truman pofolgowali sobie ostatnio na ten temat.

„Ameryka wygrywa za pomocą atomu“ wyraził się żartobliwie jeden z dowcipnisiów z Whitehall'u.

Rosjanie twierdzą, że siedem z pośród dwunastu punktów skierowanych jest przeciwko polityce sowieckiej w Europie. Czyniłoby to jakby początek „Białej Wojny“ przeciwko Związkowi Sowieckiemu.

Czwarty z punktów uważany jest w Whitehall jako uderzenie w W. Brytanię w stosunku do sprawy Indii. Brzmi on bowiem, że wszystkie narody, które dojrzały do samodzielności powinny mieć prawo wyboru własnej formy rządów bez interwencji z zewnątrz.

Tyler Kent były urzędnik ambasady amerykańskiej w Londynie czeka na deportację do Stanów Zjednoczonych.

Był on aresztowany wraz z Anną Wołkow zaraz na początku wojny i oskarżony o dostarczanie informacji niemieckiemu ministrowi w Dublinie. Ostatnio ukończył on odsiadywanie kary.

Pułkownik McCormick, czołowy publicysta amerykański o nastawieniu antyangielskim, zaproponował Kent'owi współpracę na szpaltach swoich dzienników, z intencją opublikowania poufnych wymian myśli pomiędzy Franklinem D. Roosevelt'em i Winstonem Churchill'em, przechodzących przez jego ręce w ambasadzie w Londynie.

Niektóre z nich podobno zawierały tajne porozumienie pomiędzy obu leaderami odnośnie przyszłej, anglo-amerykańskiej polityki światowej.

McCormick oferował Kent'owi książęce wynagrodzenie za ujawnienie faktów, znanych jedynie byłemu premierowi Churchill'owi i Józefowi Kennedy, ówczesnemu amerykańskiemu ambasadorowi w Londynie.

Zaufani w Waszyngtonie twierdzą, że ani prezydent Truman ani sekretarz Stanu Byrnes nie są wtajemniczeni w te „sekrety".

Kent ma podobno również ujawnić w prasie McCormick'a nazwiska współtowarzyszy brytyjskich, którzy należeli do piątej kolumny i byli gotowi wziąść udział w brytyjskim rządzie quislingowskim.

Źródła amerykańskie podają, że na liście tej znajdują się co najmniej jeden książę i kilku członków parlamentu.

Oficjalną odpowiedzią Waszyngtonu na ten mający być ujawniony skandal jest uznanie publikacji za równoznaczne ze zdradą stanu.

Jednak pewne wpływowe koła Kongresu są przeciwne tego rodzaju potraktowaniu sprawy, a to z powodu im tylko wiadomych pobudek.

W każdym razie toczą się obecnie w Londynie rozmowy pomiędzy ambasadą amerykańską a Home Office co do procedury i daty deportacji Kent'a.

TEZY STALINA.

Rosjanie stali się bardziej zgodni w pertraktacjach ze Stanami Zjednoczonymi, a ich pięciopunktowy plan zdaje się czynić pewne koncepcje w odniesieniu do amerykańskiej administracji w Niemczech, kontroli Japonii, kwestii bałkańskiej i działalności Światowej Rady Bezpieczeństwa.

Stalin nie porzucił jednak swojej tezy, że Wielka Trójka powinna decydować we wszystkich ważniejszych sprawach. Spotkanie Attlee'go z Trumanem zawiera w sobie wielkie niebezpieczeństwo.

Obawa i rozczarowanie wywołane dwunastu punktami przemówienia prezydenta jest pierwszą tego przyczyną. Po drugie rośnie przekonanie w Ameryce, że obywatel z Missouri nie potrafi sprostać swemu wielkiemu zadaniu.

OPINIE SPORNE.

Ameryka zarówno jak i W. Brytania muszą same rozstrzygnąć problem sowiecki.

W Ameryce uważa się, że: „Należy porozumieć się z Rosją, ponieważ Rosja i Stany Zjednoczone są bądź co bądź Wielką Dwójką.

Inni znowu twierdzą, że nigdy nie dojdzie do porozumienia pomiędzy Wielką Trójką w sprawie osiągnięcia zupełnego bezpieczeństwa i dlatego należy ograniczyć się do Dwu Bloków Światowych.

Pomiędzy tymi dwoma głównymi kierunkami myśli znajduje się niezorientowana masa ludzi, usposobionych nieprzyjaźnie w stosunku do Brytyjczyków lub Rosjan.

Niewątpliwie rezultatem spotkania Attlee'go z Trumanem będą nowe anglo-amerykańskie koncesje.

Będzie powtórnie rozważone domaganie się Sowietów, żądających 74% zakładów przemysłowych z zachodnich Niemiec, a zabezpieczenie rosyjskich interesów bezpieczeństwa w Europie Wschodniej zostało już uznane przez Sekretarza Stanu Byrnes'a.

ZABAWA W ŻOŁNIERZY.

Przed wprowadzeniem cenzury sowieckiej, korespondenci szwajcarscy podali sprawozdanie z ruchów wojsk rosyjskich na terenie Bułgarii. Dwieście tysięcy żołnierzy, dobrze wyekwipowanych w broń pancerną i artylerię, jest obecnie skoncentrowanych wzdłuż granicy tureckiej.

Przyczyną jest sprawa Dardaneli, które stały się znowu zapalnym punktem.

Turcja wystawiła również nowocześnie wyekwipowaną armię w sile miliona ludzi.

Toczą się rozmowy pomiędzy brytyjskim i amerykańskim rządami, dążące do ustalenia wspólnej polityki co do przyszłej administracji Cieśnin.

Pertraktacje pomiędzy Turcją i Związkiem Sowieckim zostały zerwane po postawieniu Turcji przez Moskwę żądań ubiegłego lata w sprawie baz rosyjskich w Dardanelach i odstąpienia okręgów Karsu i Ardahanu, graniczących z Kaukazem.

Odpowiedź Turcji była i jest odmowna. Od tego jednak czasu datuje się koncentracja sił zbrojnych.

Świeża anglo-amerykańska oferta będzie jednym z rezultatów spotkania Trumana z Attlee'm.

Stalin zostanie zaproszony na nowe spotkanie Wielkiej Trójki, lub gdyby to było niemożliwe otrzyma propozycję przyłączenia się do konkretnego planu, który obejmie wszystkie zasadnicze sprzeczności pomiędzy Aliantami.

Truman i Attlee rozpatrzyli już list, który Stalin wręczył 24 października ambasadorowi Averall Harrimanowi w Soczi.

Przedstawia on plan ścisłego wojskowego sojuszu pomiędzy Rosją, W. Brytanią i Stanami Zjednoczonymi głównie w celu kierowania światem.

Nie doprowadzi to jednak do niczego, dopóki Kreml nie zdefiniuje ostatecznie swych żądań w sprawie nowych nabytków terytorialnych.

STALIN.

Nieobecność Stalina na uroczystościach w Moskwie zaalarmowała świat pogłoskami o jego stanie zdrowia i ogólnej sytuacji wewnętrznej Związku Sowieckiego.

Ostatnie doniesienia głoszą, że Stalin cierpi na „anginę pectoris". Tak jest w rzeczywistości.

Kwestią jest tylko jak długo wyżyje. Już w 1937 roku profesorowie Norden i Eppinger z Fakultetu Medycznego Uniwersytetu Wiedeńskiego byli wzywani na Kreml celem ratowania serca Stalina.

W dobrze strzeżonym sanatorium pod Moskwą, specjaliści wiedeńscy zbadali Stalina i konferowali z lekarzami sowieckimi i wieloma wyższymi rosyjskimi dygnitarzami.

Wynagrodzono ich futrami i klejnotami.

DWA SPRAWOZDANIA.

Dwa tygodnie temu Averell Harriman złożył w Waszyngtonie raport, że znalazł Stalina w doskonałym stanie zdro-

wia. Z drugiej zaś strony amerykański generał,który powrócił niedawno z Unii Sowieckiej oświadczył, że ostatnio generalissimus miał silny atak serca.

W najwyższych kołach Londynu i Waszyngtonu wyciągają z nieobecności Stalina na uroczystościach w Moskwie następujące wnioski:

1. Z końcem wojny Stalin zrzucił z siebie niektóre z licznych odpowiedzialności, które ciążyły na nim podczas całej wojny.

2. Mołotow ma zostać tym człowiekiem, który będzie prowadził politykę zagraniczną, niezależnie od tego czy ministrowie innych państw osobiście go lubią czy też nie.

MOŁOTOW.

Kreml sprzeciwił się ostatnio bezpośredniej wymianie dyplomatycznej korespondencji ze Stalinem z pominięciem Mołotowa.

Innym możliwym do przyjęcia wytłomaczeniem obecnych wydarzeń w Moskwie jest, że Związek Sowiecki nawraca do przedwojennej polityki znacznej decentralizacji władzy.

Po definitywnym zainstalowaniu się Mołotowa jako głównego rzecznika Sowietów w sprawach zagranicznych jest zrozumiałe, że Stalin może się nawet zrzec premierowstwa i swoich funkcji wojskowych i powrócić do stanowiska generalnego sekretarza partii komunistycznej.

Przypadkowo zauważono znamienną nieobecność na uroczystościach w Moskwie szeregu innych ważnych osobistości: prezydenta Kalinina, marszałka Klemensa Woroszyłowa, Jerzego Żukowa jak i generała Andrzeja Żdanowa.

Pojawienie się młodszych ludzi u steru Związku Sowieckiego nie powinno nikogo zdziwić. Stalin jest jednym z bardzo nielicznych członków starej bolszewickiej gwardii, rządzącej Rosją. Jego wycofanie się z czynnego życia politycznego nie może być tłomaczone, jako jego przyćmienie.

Przeciwnie można raczej oczekiwać jeszcze większych wysiłków, dążących do uczynienia ze Stalina „Batiuszki" sowieckiej Rosji.

DARDANELE.

Nowo-mianowany turecki ambasador w Londynie Jeved Achikalin stara się usilnie o uzyskanie brytyjskiej pomocy wobec żądań sowieckich.

Moskwa w dalszym ciągu żąda od Ankary baz w Dardanelach i ustępstw terytorialnych w prowincjach Kars, Ardahan i Artwin.

W rejonach tych rozpoczęły się ostatnio ruchy niepodległościowe. Turcy chcą wiedzieć, w jakim celu się to robi. Część Kurdów domaga się utworzenia republiki kurdyjskiej i wcielenia jej do Związku Sowieckiego.

Turków niepokoi również ruch w perskim Ajzerbedżamie (Północna Persja), dążący do przyłączenia go do Związku Sowieckiego. Przypuszczalnie wszystkie te ruchy są częścią planu rosyjskiego, mającego na celu odizolowanie i okrążenie Turcji.

Następnych parę tygodni może wykazać, że rosyjsko-tureckie sprawy rozwinąć się mogą w pierwszorzędną „międzynarodową aferę". W. Brytania i Stany Zjednoczone nie spuszczają tej sprawy z oczu.

Państwa te pragną kompromisu, załatwionego w ramach międzynarodowego porozumienia. Moskwa natomiast stawia veto — twierdząc, że jest to wyłącznie sprawa rosyjsko-turecka.

Turcja gotowa jest zgodzić się na sowiecki współudział w kontroli Dardaneli, lecz nie zgadza się na rosyjskie bazy. — Co do Karsu i innych prowincji, Ankara mówi Moskwie „wara".

TAJEMNICZA DZIEWIĘĆDZIESIĄTKA.

Dziewięćdziesięciu niemieckich uczonych znajduje się w drodze do Stanów Zjednoczonych w tajnej misji, której cel określają w Waszyngtonie jako „wielki sekret".

Jadą oni do Ameryki na bezpośredni rozkaz rządu Stanów Zjednoczonych i odbywają podróż pod opieką oficerów z amerykańskiej Dwójki.

Uczeni niemieccy mają w posiadaniu nowe techniczne wynalazki, które gadatliwi urzędnicy w Waszyngtonie określają jako „fantastyczną broń wojenną".

2. NAJBOGATSI LUDZIE ŚWIATA

Sposób zbogacenia się poszczególnych ludzi na świecie był zawsze nader ciekawym tematem nie tylko dla ludzi przed-

siębiorczych i goniących za pieniądzem, ale i dla tych, którzy jedynie w marzeniach potrafili się bogacić.

Myślenie o tym i budowanie swojego losu na zbiegu szczęśliwych przypadków, było jednym z najprzyjemniejszych momentów dla ludzi młodych i starych.

Przypuszczamy, że i teraz po drugiej wojnie zainteresowania czytelników nie uległy poważniejszym zmianom i podajemy na szpaltach naszych artykuł o najbogatszych ludziach świata, napisany w SUNDAY EXPRESS przez Bernarda Harris'a p.t. THE EIGHT RICHEST MEN ON EARTH.

W długim szeregu bogaczy tego świata, zaczynających się od Krezusa poprzez dawnych awanturniczych kupców i handlarzy złota aż do dzisiejszych Fordów i Nuffieldów — pojawiła się otyła postać 38 letniego maharadży z Barody Gaekwar'a.

Gdy ten maharadża pobił światowy rekord, płacąc £29.400 za rocznego wyścigowego źrebaka — wyszło na jaw, że roczny jego dochód wynosi 2 miliony funtów.

Majątek jego jest oceniany na 50 do 70 milionów funtów, co stawia go w szeregu ośmiu najbogatszych ludzi świata. Kim jest owych pozostałych siedmiu?

Pierwszym z nich jest inny człowiek wschodu — Nizam z Hadarabad, znacznie bogatszy od Gaekwara, gdyż same jego klejnoty oceniane są na 300 milionów funtów.

Posiada on również kolekcję złota, zawierającą nakrycia stołowe na 150 osób.

Chociaż jego roczny dochód przekracza trzy miliony, Nizam nie wydaje na siebie więcej jak £5 miesięcznie, albowiem wszystkie jego wydatki domowe pokrywa państwo.

Obecnie można uważać Nizama za najbogatszego człowieka na świecie. Do czasu jednak zwycięstwa nad Japonią o tytuł ten mógł ubiegać się raczej cesarz Japonii Hirohito.

Ten „syn niebios" posiada majątki, które według oceny przynoszą mu £25.000.000 rocznego dochodu, od którego nie opłaca żadnych podatków.

Składają się na nie wszystkie lasy Japonii, prawie cała dzielnica handlowa Tokio (obecnie zburzona) i wielkie udziały w japońskich przedsiębiorstwach. W każdej powstającej spółce akcyjnej — część kapitału udziałowego przecho-

działa automatycznie na cesarza, którego osobiste udziały wynosiły w ten sposób około 8% całego zainwestowanego kapitału Japonii.

Podobnie do Nizama Hirohito odznacza się oszczędnym usposobieniem. Przy jego tygodniowym dochodzie £500.000 (przynajmniej do ostatniego miesiąca) nie nosi on biżuterii, a jego podręczny zegarek wyrobu japońskiego wart jest 15 szylingów.

Z pośród ludzi, którzy dorobili się fortuny własnym wysiłkiem, zdolnością i przedsiębiorczością, pierwsze miejsce stale zajmuje Henryk Ford. Mówią, że temu 82-letniemu starcowi, który sam doszedł do swego majątku, a który pragnie dożyć 100 lat, każde tyknięcie zegara przynosi dwa funty dochodu.

Człowiek ten jednak, zanim rozpoczął budowanie samochodów w wieku lat 40-tu — nie miał dochodu rocznego więcej, aniżeli 800 funtów.

Fortuna jego zaczęła rosnąć z chwilą gdy pierwszy masowo wyrabiany samochód — słynny model „T" (Tin Lizzie) opuścił w Detroit pasy fabryczne.

Gdy w 1940 roku amerykańska komisja Ubezpieczeń i Obrotu Pieniężnego badała poszczególne majątki — stwierdziła, że udział rodziny Ford'ów w przedsiębiorstwach samochodowych wynosi 158 milionów funtów.

Tuż za nim kroczy Pierre du Pont. Komisja ustaliła, że wysokość kapitałów w przedsiębiorstwach rodziny Du Pont De Nemours wynosi 143 miliony funtów.

Bogactwo Du Pont'ów oparte jest na fabrykacji uzbrojenia, wyrobów chemicznych, farb, sztucznego jedwabiu i samochodów.

Zaczęło się ono od pierwszej fabryki prochu strzelniczego w Ameryce — założonej w czasach rewolucji francuskiej przez Du Pont'a, zegarmistrza z Francji. Obecny jego potomek Pierre ubezpieczył się na najwyższą na świecie sumę, bo aż na półtora miliona funtów.

Następnym po Du Pont jest John D. Rockefeller drugi, który przy swoich 70-ciu latach podpisuje się z dodatkiem „junior" a to z szacunku dla ojca i rodziny Mellonów.

Bogactwo obu tych rodzin dosięga stu milionów funtów i oparte jest na nafcie.

Rockefellerowie panują w Standard Oil of New Jersey, Mellonowie w Gulf Oil Corporation. Drugim źródłem bogactwa Mellon'ów jest aluminium.

Dla opisania siódmego na tej liście bogacza musimy się przerzucić ze Stanów Zjednoczonych aż do gór Boliwii, skąd pochodzi fortuna, sięgająca stu milionów funtów — 82-letniego króla cyny — Don Simon Iturbi Patino.

Don Simon przyznaje, że nie potrafi ściśle określić swego majątku. Znajduje się on jednak w takiej sytuacji, gdzie jeden lub dwa skromne miliony nie odgrywają roli. Zwykł on przechowywać w depozycie w różnych bankach około trzydziestu milionów. Gdy w 1931 roku wydawał córkę Helenę za hiszpańskiego granda — wypisał jej jako wiano czek na jeden z banków na osiem milionów funtów.

Pięćdziesiąt lat temu młody Simon był źle opłacanym pisarczykiem w niemieckim przedsiębiorstwie w Boliwii. W wolnych chwilach zajmował się zbieraniem wszelkich wiadomości o złożach mineralnych. Szczęście uśmiechnęło się w chwili, gdy pewna wdowa zaofiarowała jego firmie skrawek terenu, jako spłatę długu dwudziestu pięciu funtów. Simon zapłacił firmie £25 a sam stał się właścicielem gruntu.

Po dziesięciu blisko latach bezowocnych kopań natrafił na bogatą żyłę cyny, która miała się stać początkiem jednej z największych fortun świata.

Chociaż fortunę maharadży Boroda przewyższa fortuna panującego w Indiach innego władcy, jednak wybijają się tam i przemysłowcy, co nie pozwala na pominięcie tego kraju. Jednym z nich jest J.R.D. Tata z rodziny, która odegrała przodującą rolę w uprzemysławianiu Indii.

Głowa tej rodziny Tata liczy obecnie 41 lat i panuje nad hutami żelaza i stali, przędzalniami bawełny, przemysłem chemicznym i komunikacją lotniczą.

Nazywają go Fordem Indii.

W czasie swego ostatniego pobytu w Ameryce, Tata zaznajomił się bliżej z działalnością Henryka Kaiser'a, przemysłowca i wytwórcy okrętów, celem przeprowadzenia planu „skajzerowania" Indii.

W klasie multimilionerów poczesne miejsce zajmuje również Ahmed Abboud pasza, jeden z najbogatszych ludzi w Egipcie. Ten samorodny milioner, liczący obecnie 56 lat,

ukończył studia na uniwersytecie w Glasgowie, ożenił się z córką tego miasta i poświęcił się technicznym robotom publicznym. Nabył wielkie przedsiębiorstwo żeglugowe, obecnie Pharaonic Mail Line oraz prowadzi cały przemysł tkacko-bawełniany w Egipcie.

Podatki w W. Brytanii dochodzące do 19/6s. od funta, zmusiły wielu tutejszych bogatych ludzi do życia raczej z kapitału niż do powiększania go. Jesteśmy świadkami wielkiej redukcji fortun. Pośród multimilionerów, jacy pozostali w W. Brytanii szczytowe stanowisko zajmuje prawdopodobnie Sir John Ellerman lub też książe of Westminster.

Przed wojną młody John Ellerman, liczący obecnie zaledwie 40 lat, oceniany był na milion funtów rocznego dochodu, którego źródłem były szeroko rozgałęzione przedsiębiorstwa żeglugowe jego rodziny.

Od tej pory wysokość kapitału tych żeglugowych przedsiębiorstw się podwoiła lub potroiła, chociaż nie wzrosła proporcjonalnie do ich dochodowych możliwości.

Przodkowie księcia of Westminster byli właścicielami całego Londynu, którego posiadanie dawało mu też tytuły hrabiego of Grosvenor i wicehrabiego Belgrave.

Obecny książe, liczący 66 lat, posiada 600 akrów najwartościowszych części Londynu, niezależnie od 30.000 akrów w Cheshire i Flintshire oraz posiadłości w Szkocji i we Francji.

Jednymi z najbogatszych ludzi świata do ubiegłego maja byli przywódcy nazistowscy, a pierwsze pośród nich miejsce zajmował Goering.

Gdy mu powierzono w 1937 roku przeprowadzenie czteroletniego planu, utworzył on „Herman Goering Steelworks", które następnie przejęły bez odszkodowań liczne najwartościowsze zakłady przemysłowe okupowanych krajów.

Nawet dziecko Hermana było właścicielem wschodniej filii tego koncertnu, utworzonego dla kierowania zajętych dóbr w Polsce i w Rosji.

Goering nie poprzestał jednak na maszynach, kopalniach i fabrykach. Łupem jego stały się także europejskie skarby sztuki, stanowiące wartość pięciu milionów funtów, które wypełniły 60 pokoi jednego z hoteli. A jego zamorskie

„gniazdko" przyszykowane na wypadek ciężkich dni, sięgało wartości dwuch milionów funtów.

Dochód Hitlera w 1942 roku (ostatni rok z którego posiadamy dane) wynosił około dwuch i pół miliona funtów, chociaż jego oficjalnie pobierane apanaże, jako kanclerza Rzeszy, wynosiły tylko £5.000 rocznie.

Starał się on wmówić w naród niemiecki, że się zrzekł swych poborów. W tym samym jednak roku wydał dwa miliony funtów na przebudowę dwuch zamków na mieszkania dla swoich gości.

3. CHARAKTERYSTYCZNY LIST

W jednym z numerów tygodnika „Time and Tide" Paul Winterton, korespondent i autor komentarzy radiowych z Moskwy, polemizuje z Miss Iris Morley, entuzjastką komunizmu, na temat obecnej polityki Związku Sowieckiego. Wywody jego p.t.: „Notatki z drogi", są tym bardziej godne uwagi, że Winterton zalicza się do sympatyków Związku Sowieckiego.

Jako pierwszy przykład rozbieżności ich poglądów stawia Estonię. Przekonał się on, że „ludzie żyjący pod sowiecką okupacją są wystraszonymi nędzarzami". W czasie kilkudniowego pobytu w stolicy Estonii, udało mu się nawiązać osobisty kontakt z mieszkańcami Tallina. Twierdzi on, że nie znalazł nikogo, kto by wyrażał się dodatnio o rządach Związku Sowieckiego w tym kraju. Estończycy oskarżają Rosjan o deportacje w latach 1939/40 wielu tysięcy niewinnych obywateli i nadal żyją w ciągłej trwodze o niepewne jutro. Np. pewna kobieta, której nazwiska ujawnić nie może, a to w obawie przed represjami sowieckimi, opowiadała mu, że w 1940 r. straciła siostrę wraz z kilkuletnią córeczką, wywiezionych w głąb Rosji. Wszelki ślad po nich zaginął. Wiele, bardzo wiele podobnych faktów miało miejsce w całym kraju. Że życie pod okupacją sowiecką jest koszmarem, potwierdza to inne wydarzenie. Po powrocie korespondenta do Moskwy, zjawił się u niego w Hotelu Metropol, pewien kupiec estoński, błagając o możność widzenia się. W słowach, budzących litość, opisał sytuację mieszkańców

Tallina. Podawał on, że aresztowania trwają nadal. Osoby, które odważyły się podejść na ulicy do korespondentów zagranicznych i wszczęły z nimi rozmowę, zostały aresztowane i deportowane. Winterton podkreśla, że fakty te chyba same mówią za siebie. Są one bardziej miarodajne, aniżeli słowa tych Estończyków, których Rosjanie „zaprosili" po to, by w obecności sowieckich oficerów i cenzorów, mówili „otwarcie" o swym kraju. Niezaprzeczalnym dowodem prawdziwych nastrojów ludności Estonii byłoby przeprowadzenie wolnych wyborów. Jego zdaniem, t.zw. tajne, powszechne, a nade wszystko wolne głosowanie w krajach pod sowiecką opieką, było i jest absurdem.

W ostrych i stanowczych słowach staje też w obronie Polski. Odwiedził on Polskę na krótko przed uznaniem przez zachodnie mocarstwa polskiego rządu marionetkowego. W czasie pobytu w tym kraju, odbył szereg rozmów z osobami, które były i należą do sfer rządzących. Stwierdzenie, że osoby, wchodzące w skład rządu warszawskiego, są naprawdę rzeczywistymi i godnymi reprezentantami tego nieszczęśliwego kraju, byłoby zwykłym kłamstwem. Faktem niezbitym jest, że w Polsce nigdy hasła komunistyczne nie znajdywały poparcia społeczeństwa. Ta ideologia została siłą narzucona przez obecne sfery rządzące Polską, gdyż większość wpływowych członków rządu to agenci, wyszkoleni przez Związek Sowiecki. Nie potrzeba nawet być w Polsce, by mieć to przeświadczenie, że taka jest rzeczywistość! Pod nowym reżimem zaszczepiono w Polsce szereg instytucji według sowieckiego wzoru. Zasadnicze, ważne decyzje obecnej polityki polskiej inspiruje się z Moskwy. Rząd warszawski bez cienia protestu patrzy na stałe ekscesy Czerwonej Armii. Bezkarnie grabi się i wywozi na Wschód polskie mienie w jakiejkolwiek postaci. N.K.W.D. aresztuje i ciągle jeszcze deportuje wielu Polaków. W tej sytuacji jak blado brzmi twierdzenie Miss Morley, że „polscy komuniści są w pierwszym rzędzie Polakami". Winterton jest tego zdania, że komuniści polscy mogą być na tyle Polakami, na ile ich koledzy brytyjscy czuli się Brytyjczykami, a to przed inwazją wojsk Hitlera na Związek Sowiecki. Biorąc pod uwagę te wszystkie okoliczności, można stawiać sobie pytanie: Czy w obecnych warunkach, panujących w Polsce, sformowanie innego rządu byłoby możliwe? Pod tym względem godzi się

Winterton z Miss Morley, że sytuacja polityczna Polski ulega obecnie ciągłym przeobrażeniom. Gdyby Polska w normalnym biegu spraw potrafiła zrzucić z siebie więzy niewoli, nałożone przez Związek Sowiecki, byłby on jednym z pierwszych witających z radością odrodzenie się naprawdę wolnego i niepodległego państwa.

W końcu swej korespondencji omawia sytuację Jugosławii. Zgadza się z Miss Morley, że w kraju tym istnieje na ogół silne poparcie dla reżimu Tito i wiele sympatii dla Związku Sowieckiego. Jeśli jednak przestudiuje się nowe prawo wyborcze, narzuczone przez rząd Tito, nie może ujść uwagi fakt, że nie mniej jak sześć tysięcy Jugosłowian w samym tylko Belgradzie pozbawia się prawa głosowania. Nie trudno zrozumieć, że ludzie ci są w opozycji do dyktatury. Obywateli, pozbawionych praw wyborczych, określa się mianem „faszystów", t.zn. wrogów ludu. Jugosławia, tak jak wszystkie inne kraje wschodniej Europy, jest państwem poddanym absolutnym wpływom i zarządowi partii komunistycznej i jej leadera, wyszkolonego w Moskwie. Jest zrozumiałe że każde państwo dąży do zabezpieczenia swych interesów i prawa do egzystencji. Jednak napiętnowania godnym jest fakt, że Związek Sowiecki, mający wspólnie z Ameryką i W. Brytanią budować przyszły pokój i dobrobyt świata, obiera politykę wpływów i przemocy. Związek Sowiecki nawet nie usiłuje stwarzać pozorów współpracy z Aliantami. Na terenach, przez siebie zagrabionych, postępuje z całą bezwzględnością, nie rezygnuje bynajmniej z ewentualnych nowych zdobyczy terytorialnych. Wszelkie anglo-amerykańskie wysiłki nawiązania współpracy ze Wschodem nie dawały rezultatów. Rosję Sowiecką dopuszczono do dyskusji nad losem Tangieru, zaproponowano jej wzięcie udziału w kontroli nad mającymi odbyć się wyborami w Grecji, ale w rezultacie odpowiedziała ona silniejszym zaciągnięciem pętli nad wschodnią Europą. Rosja zawiera jednostronnie umowy gospodarcze z państwami b. wrogów, mimo uprzedniego zobowiązania się wobec Aliantów, że wszelkie traktaty muszą być wspólnie uzgadniane. Ten stan powoduje, że obecnie nikną wszelkie nadzieje na ekonomiczne odrodzenie się Kontynentu. Ta polityka Związku Sowieckiego, pełna gwałtów i podstępu, odrzuca wszelkie propozycje zachodnich Aliantów do współpracy międzynarodowej i kontroli

wszystkich uwolnionych krajów. Wyczynów Związku Sowieckiego w żadnym wypadku nie można porównać nawet do najbardziej imperialistycznej polityki z czasów carskiej Rosji. W tym błędnym kole, twierdzi Winterton, dla Zachodniach Aliantów istnieje jedna tylko alternatywa — stanowczość i konsekwentna nieustępliwość. Chyba w tej powodzi znanych faktów zachodnie Demokracje nie pójdą śladami nielicznych, a zaślepionych zwolenników Wschodu. Gdyby tak nastąpić miało, pozostałą część globu ziemskiego pochłonie nowy totalizm, zakłamanie i nędza społeczna.

4. ELEKTRYCZNE OCZY CZUWAJĄ

W czasopiśmie LEADER, wydawanym w Londynie, ukazał się artykuł pod tytułem „ELECTRIC EYES ARE WATCHING", napisany przez Franka Illingworth'a. Po przeczytaniu go, Czytelnicy będą mogli zauważyć to, co dotychczas stale uchodziło ich uwagi. „Elektryczne oko" śledzi ruchy człowieka dyskretnie, ale w coraz większym stopniu. Niezadługo wszelkiego rodzaju zamki okażą się zbytecznym i kosztownym balastem, a samochód, pozostawiony samotnie na ulicy, podniesie alarm za najmniejszym dotknięciem go przez osobę niepowołaną.

Piętnaście lat temu, w pewnym amerykańskim domu handlowym, interesantów absorbował przyrząd dziwnego kształtu. Wyglądem przypominał on szklaną, świetlną rurę z zakończeniem, przylegającym do baterii elektrycznej. Urządzenie to rzucało światło na pewną odległość. Skoro ktokolwiek z wchodzących, lub wychodzących znalazł się w zasięgu tych promieni, drzwi wejściowe bezszelestnie się przed nim otwierały, lub zamykały. Mechanizm polegał na tym, że przez przerwanie promieni, elektrony w komorze foto-elektrycznej włączały prąd, powodujący otwieranie i zamykanie drzwi.

W szatni „Corner House" przy Marble Arch w Londynie, tajemnicze „oko" awizuje wejście każdego przybywającego. Przeciętnie spostrzegawczy klient, wchodząc i wieszając swe nakrycie, słyszy ciche brzęczenie. Przeważnie nie dostrzega on umieszczonego w ścianie, mniejwięcej na wysokości ręki,

małego błyszczącego oka, które — zda się — dyskretnie go obserwuje. Prawie równocześnie z tym sygnałem, na progu poczekani zjawia się woźny. Tajemniczym tym urządzeniem jest elektryczne oko, lub inaczej komórka foto-elektryczna.

W dobie obecnej, to arcydzieło techniki ma szerokie zastosowanie w najrozmaitszych gałęziach przemysłu, przy usprawnianiu wydajności pracy i ochronie ludzkiego życia.

A oto pobieżne zestawienie możliwości wykorzystania tego nowego wynalazku:

Na stacjach kolejek podziemnych „oko elektryczne" kieruje ruchem pociągów, sygnalizując jasnym światłem nadejście każdego z nich, a gasnąc przy odjeździe. W przemyśle włókienniczym ma duże zastosowanie przy pracy maszyn. W warsztatach tkackich „oczy elektryczne", wynurzając się po obu końcach długości materiału, biegnącego między walcami, pilnują, aby nici, owijające się na krzyż dokoła osnowy tkackiej, się nie poplątały. Służą do odliczania osnowy z dokładnością do jednej dziesięciotysięcznej cala i z szybkością do 60.000 na sekundę. Każdą omyłkę sygnalizują specjalnie urządzone dźwigi. W przemyśle farbiarskim, „elektryczne oko" jest niezawodnym specem, odróżniającym barwy i to o najsubtelniejszych odcieniach danego koloru. Jest to podstawowy warunek dla utrzymania standartu barw. Specjalne urządzenia sygnalizują nawet najdrobniejszą zmianę koloru w rezerwoarach maszyn, w których się miesza barwy.

Świetne rozwiązanie zastosowania wynalazku znajdujemy w dziedzinie maszyn, wytwarzających elektryczność. W hutach przy urządzeniach najrozmaitszych pieców, a przede wszystkim przy dobieraniu prób metali. W hurtowniach przy sortowaniu jaj, owoców i innych artykułów. Dobrodziejstwo „elektrycznych oczu" odczuwają także dzieci w szkołach, pracownicy w biurach, robotnicy w fabrykach, gdzie ilość nieszczęśliwych wypadków zredukowana została do minimum. Otrzymuje się to przez automatyczne zapalanie się światła w razie potrzeby. Przy urządzeniach fabrycznych, gdy czyjaś ręka dotknie, lub odłączy niewłaściwą część będącej w ruchu maszyny, dźwig, mający połączenie z komórką foto-elektryczną, powoduje natychmiastowe zatrzymanie całej maszynerii.

A oto inne zastosowania tego niezawodnego mechanizmu:

Rozjaśnianie i zaciemnianie świateł reflektorów samochodowych. Automatyczne otwieranie drzwi garażu przez rzucenie mocnego snopu światła. Zogniskowane na komórkę foto-elektryczną promienie, okalające łóżka chorych w szpitalu, alarmują dzwonieniem pielęgniarki, jeśli pacjent usiłuje wstać.

Mają one też duże zastosowanie przy transmitowaniu fotografii za pomocą przewodów drutowych (telef. i telegr.). Przy odpowiednim zainstalowaniu są wykorzystywane w mieszkaniach prywatnych i urzędach, jako środki zapobiegawcze przeciwko wszelkiego rodzaju włamaniom i kradzieżom. Niewidoczne dla oka ludzkiego promienie w połączeniu z zainstalowanymi lustrami obejmują całe pomieszczenie, a znalezienie się w ich zasięgu wywołuje alarm. Trzask przyrządu alarmowego zmusza nieproszonego gościa do odwrócenia głowy w kierunku, skąd dźwięk pochodzi. W tym momencie ukryty aparat fotograficzny utrwala na kliszy obraz.

W wielu kinoteatrach londyńskich i na prowincji, komórka foto-elektryczna, wmontowana przy kasie, rejestruje ilość wchodzących i wychodzących, ułatwiając tym ogromnie pracę.

Ten nowy i wszechstronny wynalazek znalazł niemniej doniosłe i szerokie zastosowanie w nowoczesnym uzbrojeniu i sprzęcie wojennym. Do najistotniejszych należałoby zaliczyć wszelkiego rodzaju pomiary i nasłuchy w czasie akcji i w razie potrzeby na ziemi, morzu i w powietrzu.

5. CUDA NOWOCZESNEJ TECHNIKI

Wice-prezes i naczelny inżynier „Lockheed Aircraft Corporation“ — Hall L. Hibbard wygłosił bardzo ciekawy odczyt na Wydziale Inżynieryjnym Uniwersytetu w Kalifornii, którego skondensowane streszczenie poniżej przytaczamy.

Mottem odczytu było, że w ciągu dziesięciu lat będziemy podróżować szybciej aniżeli dźwięk.

W ciągu ostatnich 6-ciu lat wojny wybitni naukowcy, konstruktorzy i technicy tak w krajach alianckich jak i nieprzyjacielskich pracowali nad sposobami zwiększenia szyb-

kości używanych typów samolotów śmigłowych. W okresie tym wiele konstrukcyjnych ulepszeń znalazło zastosowanie, a w praktyce zdołano zwiększyć szybkość o dalsze 50 mil, osiągając teoretycznie ponad 450 mil na godzinę. Prace, dążące do przekroczenia tej szybkości w samolotach śmigłowych zawodziły z następujących powodów:

Wszelkie konstrukcyjne udoskonalenia śmigła nie potrafiły utrzymać sprawności powyżej osiągalnej normy ponad 450 mil na godzinę, gdyż ściśliwość powietrza obniżała sprawność śmigła, przy czym wydajność jego pracy gwałtownie spadała. W ten sposób okazało się, że samoloty o napędzie śmigłowym osiągnęły maksimum swoich zdolności, a tym samym określone i ograniczone ramy rozwoju.

Chcąc otworzyć sobie drogę do wielkich szybkości, zastosowano inne metody wyzyskania siły napędu. To inne rozwiązanie znajdujemy w *silniku reakcyjnym*. Silniki jetowe, czyli reakcyjno-strumieniowe są bez wątpienia poważnym krokiem naprzód na polu techniki lotniczej. Postęp ten już w niedalekiej przyszłości da nam nieograniczone możliwości wykorzystania i zastosowania go w wielu dziedzinach przemysłu. Obecnie bardzo często słyszymy o myśliwcach o napędzie odrzutowym i o samolotach z napędem rakietowym. Wiemy, że dotychczas powszechnie używany silnik tłokowy przerabiał energię cieplną, zawartą w paliwie, na energię mechaniczną, która z kolei jest zamieniana przez śmigło na ruch. Wiemy też, że miarą zdolności silnika w przerabianiu energii cieplnej na mechaniczną, jest jego sprawność, lub też zużycie paliwa na jednostkę mocy. Im wyższy stopień sprężania, tym więcej uzyskujemy mocy z tejże samej ilości paliwa. Jednak w silnikach tłokowych sprężanie ma swoje ustalone granice, a około 30% energii cieplnej paliwa zamienia się w energię użytkową. Resztę energii traci się przy pracy motoru i wydechu spalin. Ogólnie biorąc, silnik reakcyjny pracuje na tych samych zasadach co śmigło. W obu wypadkach ciąg jest wyzyskiwany drogą odrzucania mas powietrza (gazu) w kierunku przeciwnym do kierunku lotu. Silnik reakcyjny ma te dodatnie cechy, że pozwala na wydobycie i wykorzystanie maksimum energii cieplnej, a to przede wszystkim na korzyść przyspieszania lotu aparatu.

Obecnie rozróżniamy trzy typy silników odrzutowych. Teoretycznie najmniej skomplikowany jest typ rakietowy. Sil-

nik rakietowy jest tani, nie posiada żadnych części ruchomych. W jednym zbiorniku znajduje się tlen, przeważnie w stanie płynnym, doprowadzany bezpośrednio do komory spalinowej. Paliwo — mieszanka spirytusowa, lub lekka benzyna — znajduje się w innych zbiornikach. Zasilanie i sprężanie powietrza odbywa się kosztem lotu i bezwładności spalin. Silnik rakietowy był skutecznie zastosowany przez Niemców w bombie rakietowej V-2. Ta pomysłowa i niszczycielska broń o szybkości ponad 2.500 mil na godzinę, dosięgała wyżyn ponad 60 mil. W przyszłości wykorzystanie motoru rakietowego znajdzie bardzo szerokie zastosowanie dla dobra ludzkości, a być może pozwoli człowiekowi przeniknąć nawet na zewnątrz atmosfery, otaczającej ziemię.

Drugi typ silnika napędowego różni się od rakietowego, że wtłaczane i sprężone powietrze nabywa dużej szybkości i wylatując, wywołuje siłę reakcji. Siła ta stanowi praktyczną siłę ciągu tego typu. Przy zastosowaniu takiego napędu buduje się obecnie w U.S. potężny, dotąd przez nikogo niewyprodukowany typ samolotu Lockheed P-80 Shooting Star. Mimo, że aparat tego rodzaju może odbywać loty jedynie w zasięgu atmosfery ziemi, pułap jego będzie znacznie wyższy, aniżeli w samolotach o napędzie śmigłowym.

W silniku takim wtłaczane powietrze przechodzi do komory wybuchowej. Tam miesza się z paliwem i powoduje b. wysoką temperaturę gazów przez ciągłą eksplozję i zwiększa ich ekspansywność na zewnątrz. Dla pracy tego typu silników używa się oczyszczanej ropy. Silniki takie nie wymagają specjalnego systemu chłodzenia, a oliwienie jest również znacznie uproszczone. Ich prostota oraz lekka waga w znacznym stopniu upraszczają projektowanie różnych typów nowych samolotów oraz dają łatwość i taniość produkcji i eksploatacji.

Trzecią grupę tworzą silniki, budowane w rodzaju turbin benzynowych, opartych na tych samych zasadach, co konstrukcja silników odrzutowych. Do napędu tych samolotów jest wykorzystywane śmigło.

Śmigło, poruszane turbiną benzynową, pracuje wydajnie przy szybkościach poniżej 500 m.p.h. Można twierdzić z całą pewnością, że to nieskomplikowane urządzenie wkrótce znajdzie szerokie zastosowanie na kolejach, w tramwajach, autobusach, a być może nawet w różnych lekkich typach wozów

mechanicznych. Z pewnością też w okresie najbliższych 10-ciu lat wszystkie samoloty wojskowe, prywatne i transportowe będą poruszane przez silniki odrzutowe. Podróż takim samolotem będzie prawdziwą przyjemnością bez występującego zwykle zmęczenia, wywoływanego wibrowaniem i hałasem motoru.

Napęd odrzutowy daje ludzkości poważne możliwości uzyskania nieznanych dotąd szybkości. Samolot myśliwski o napędzie odrzutowym będzie posiadał szybkość większą od szybkości głosu. Przy tej jednak szybkości zachodzą różne problemy, jak np. opór powietrza. Do 400 mil/godz. opór nie jest groźny. Powyżej tej szybkości opór poważnie wzrasta i osiąga maksimum przy szybkości, równej szybkości głosu. Przy szybkości ponad 760 mil/godz. — wydawać się może dziwnym — ale opór powietrza maleje z tą samą intensywnością z jaką poprzednio wzrastał. Przy szybkości 1300 mil na godzinę opór nie jest większy aniżeli występujący przy znacznie mniejszych szybkościach. Ta okoliczność umożliwia przelatywanie regionów o wysokim oporze powietrza, wydostawanie się z jego zasięgu i osiąganie znacznie większej szybkości aniżeli szybkość dźwięku.

Innym zagadnieniem jest tarcie powietrza. Maksymalna możliwa szybkość w atmosferze ziemi wynosi 1500 mil/godz. Ponad tą szybkość tarcie rozgrzewa samolot i wywołuje tak wysoką temperaturę, że organizm ludzki nie jest w stanie w niej przebywać. Odpowiedni system chłodzenia przeciwdziałający gorącu, byłby zbyt trudny. Uniknąć można tak dużego tarcia powietrza przez wydostanie się z obrębu atmosfery do stratosfery i tam w samolotach o napędzie rakietowym można będzie osiągać wprost fantastyczne szybkości.

Pionierami na tym polu są Niemcy. Ich Messerschmit 163-B, to najczystszy typ myśliwca rakietowego. Był on najszybszym samolotem świata aż do czasu, kiedy pojawił się Lockheed P-80. Teoretycznie Messerschmit 163-B, zaopatrzony w potrzebną ilość paliwa, uszczelnioną kabinę dla pilota i inne specjalne urządzenia, nie posiada ograniczonego pułapu, ale czas jego lotu nie przekraczał 15 minut.

Dzisiejsze typy myśliwców — zdaje się — są już przestarzałe. Samolot przyszłości będzie z pewnością wyposażony w odrzutową lub rakietową siłę napędową. Szybkość 100.000

mil na godzinę jest osiągalna nazewnątrz atmosfery otaczającej ziemię. Według orzeczenia ekspertów awiacji i przy zastosowaniu specjalnych aparatów, będzie to możliwe bez najmniejszego uszczerbku dla organizmu ludzkiego.

Miasta wszystkich kontynentów będą oddalone zaledwie o parę godzin lotu od miejsca startu. Przez zastosowanie silników odrzutowych podróże, odbywane w samolotach, pociągach, tramwajach, autobusach etc., będą znacznie tańsze i przyjemniejsze. Wielu z nas od dzisiaj za kilkanaście lat używać będzie helikopterów, a te również będą korzystały z napędu odrzutowego.

Przestworza, okalające ziemię, staną się osiągalne dla naszych badań, a być może już wkrótce wydrzemy naturze jeszcze inną jej tajemnicę.

6. PRZYJACIEL CZŁOWIEKA

Czytelnicy piszą do redakcji brytyjskich i amerykańskich czasopism:

Mój czarny terier Smart ma zawsze smutny wygląd gdy nakładam kombinezon przed lotem i jest niezmiernie rozradowany gdy wracam potem.

Pewnej nocy powitanie psa graniczyło z szaleństwem: szczekał dziko, skakał do góry, machał zamaszyście ogonem i lizał mi ręce.

Jeden z lotników z niepokojem zapytał: „Musiał się pan znajdować w ciężkiej i niebezpiecznej sytuacji przez jakie 20 minut, tak mniej więcej około godziny 8.10?“

„Jak zwykle, przyniosłem o tym czasie Smartowi pożywienie. Przywitał się ze mną przyjaźnie i łasił się, gdy nagle znieruchomiał, wlepił wzrok w jakiś punkt i zaczął warczeć. Później niespokojnie krążył po pokoju, żałośnie skomląc, ostatecznie jednak położył się w kącie z pyskiem opartym na łapach. Zanotowaliśmy dokładnie czas. O godz. 8.30 Smart zerwał się ze swego legowiska, otrząsnął się, szczeknął radośnie, podszedł do swej miski i zjadł przygotowane pożywienie“.

„Czy rzeczywiście przytrafiło się panu coś w czasie powrotnego lotu?“

Dziesięć minut po ósmej owej nocy moja załoga i ja przeżyliśmy chyba najcięższe chwile w naszym życiu.

Zapalił się samolot. Gdy opanowaliśmy ogień i wiedzieliśmy, że szczęśliwie dolecimy do domu, była właśnie ósma trzydzieści.

Nasz mały Tiny był nieznośny i zawsze pętał się pod nogami na schodach, leciał jak wariat na dźwięk dzwonka do przedpokoju, zajmował główny fotel przy stole i nie ustępował, dopóki go z niego nie wyrzucono.

Gdy moja ciotka zamieszkała u nas, nieznośny Tiny stał od razu miłym i grzecznym psem. Czekał on cierpliwie na górnym piętrze, dopóki nasz gość nie zeszedł na dół. Ustępował z drogi gdy ciotka przechodziła. Opuszczał fotel natychmiast, gdy się ona do niego zbliżała, kładąc się spokojnie u jej stóp.

Nigdy nie przypuszczaliśmy, że nasz mały Tiny rozumie, że ciotka jest niewidomą.

Vicky, mały spaniel — była tresowana od szczeniaka, ażeby oczekiwać na listonosza i przynosić w pysku listy. Czasami przynosiła po sześć listów na raz. W nagrodę zawsze otrzymywała biszkopcik.

Pewnego dnia Vicky, bardziej podniecona niż zwykle, przybiegła i położyła list u mych nóg. Gdy otrzymała biszkopcik wybiegła z pokoju. Po paru minutach powróciła z drugim listem. To mnie zastanowiło, ale zgodnie ze zwyczajem dałem jej drugi biszkopcik.

Poszedłem jednak za nią i znalazłem Vicky na jej ulubionym fotelu, chrupiącą biszkopt z łapką opartą na jeszcze jednym liście, mającym być dostarczonym następnie.

7. AMERYKAŃSKIE LINIE POWIETRZNE

Recenzje na ten temat podaje Basil Cardew w DAILY EXPRESS.

Ameryka, to obecnie kraj o najbardziej rozwiniętej sieci komunikacji lotniczej. Pod względem taniości przelotów,

komfortu urządzeń i organizacji, wyprzedza cały świat, co najmniej o 10 lat. Z komunikacji lotniczej w tym kraju korzystają niemal wszystkie warstwy społeczne. Przeciętna szybkość samolotów pasażerskich wynosi 200 mil na godzinę. Tak więc, wylatując z New Yorku, jest się w Waszyngtonie w ciągu godziny. Samoloty do Waszyngtonu opuszczają New York w odstępach godzinnych, a do oddalonego o 1000 mil Chicago odlatują co dwie godziny. Siecią regularnej komunikacji lotniczej są połączone wszystkie większe miasta 48 stanów U.S.A.

Amerykańskie linie lotnicze należą do przedsiębiorstw prywatnych. Decydującym warunkiem otrzymania koncesji jest czy dane przedsiębiorstwo może sprostać zadaniu, i wykazać się odpowiednią wydajnością.

O utrzymanie poziomu dba t.zw. „Civil Aeronautics Board" (Wydział Lotnictwa Cywilnego). Instytucja ta, stworzona przez „United States Civil Air Ministry" jest w istocie komórką niezależną, a jedynie na okresowych posiedzeniach tego urzędu rozpatrywane są sprawy poszczególnych prywatnych przedsiębiorstw lotniczych. Czołowe stanowisko w tej instytucji piastuje energiczny i uzdolniony Dr. Edward Warner. Ani on sam, ani podległy mu sztab pracowników nie zajmuje się produkcją typów samolotów pasażerskich, czy ustawodawstwem w dziedzinie usprawnienia pracy na szlakach powietrznych. Jednak przedsiębiorstwo prywatne, nim uzyska koncesję na założenie i prowadzenie linii lotniczej, musi uzyskać zgodę Dr. Warnera. A więc musi udowodnić, że posiada nie tylko dostateczną ilość odpowiednich samolotów, potrzebnych inwestycji i gotówki, ale, że potrafi wykazać się dostateczną sprawnością, a także że kieruje się myślą o dobro ogólne. Przy takich zasadach liczne rzesze mieszkańców Stanów Zjednoczonym mogą darzyć instytucję tego rodzaju zaufaniem, bo korzystają z taniej, wygodnej i sprawnej komunikacji lotniczej.

Trzeba podkreślić, że w U.S.A. nie ma ograniczeń co do ilości towarzystw, obsługujących jedną linię. Popularność danego towarzystwa lotniczego zależy jedynie od przedsiębiorczości, ruchliwości i wygód, jakie ono może ofiarować pasażerom. „Civil Aeronautic Board" jednakże ma prawo ograniczyć liczbę ubiegających się współzawodników, prze-

ciwdziałać zmonopolizowaniu oraz domagać się zapewnienia maksimum bezpieczeństwa w podróżach powietrznych. Dzięki działalności tej pożytecznej instytucji, amerykański transport powietrzny już od podstaw zaczął się rozrastać do niebywałych rozmiarów. Stan taki w swoim czasie wywołał akcję ze strony różnych towarzystw okrętowych i transportowych. Usiłowały one zmonopolizować szlaki powietrzne, chcąc zabezpieczyć sobie powodzenie komunikacji lądowych. Przeciwstawił się temu Wydział Lotnictwa Cywilnego przy pomocy ustawy z r. 1943, która nie pozwala towarzystwom okrętowym i kolejowym nabywać i posiadać akcji towarzystw lotniczych.

W rezultacie, wiele przedsiębiorstw okrętowych, kolejowych itp. zbankrutowało, co dało zupełnie wolną rękę i możność dalszego rozwoju istniejącym już czterem liniom lotniczym jak: Pan American Airways, American Export Airlines oraz Transcontinental and Western Airways. Wielkie te przedsiębiorstwa przyjęły wspólną nazwę p.t. Trans-World Airways, jednakże każde z nich pracuje pod własnym zarządem. Celem ich jest oddanie jak największych usług szerokim rzeszom społeczeństwa amerykańskiego, a pole do szlachetnej rywalizacji jest bardzo szerokie. Jedno towarzystwo przyciąga klientów barwnie umundurowaną i zgrabną obsługą kobiecą, inne znowu daje komfortowo urządzone poczekalnie, lub też wspaniałe samochody, które przywożą i odwożą pasażerów z miejsc i do miejsc ich zamieszkania.

Koszty przelotu wynoszą 10 centów za milę, co równa się mniejwięcej 5 pensom ang. Towarzystwa zamierzają w najbliższym czasie zredukować cenę do dwuch i pół pensów za milę przy równoczesnym zdwojeniu szybkości samolotów.

Jeżeli chodzi o dochody, to np. towarzystwo Pan American Airways wykazało się w 1938 r. zyskiem 703.000 funtów, podczas gdy w tym samym czasie „Brytyjskie Linie Imperialne“ miały strat, łącznie z subsydiami rządowymi 1.331.000 funtów. — Natomiast w r. 1943 wszystkie amerykańskie linie lotnicze mogły się poszczycić zyskiem prawie 8 milionów funtów. Możnaby twierdzić, że amerykańskie linie lotnicze otrzymują pomoc ze strony poczty w postaci ożywionego ruchu pocztowych przesyłek lotniczych. Odpowiedzią na to jest fakt, że rząd amerykański, na samych tylko znaczkach

poczty lotniczej ma czystego dochodu 4.500.000 funtów, t.zn. uzyskuje taką nadwyżkę nad wydatkami, ponoszonymi w związku z prowadzeniem poczty. W ciągu roku około 400 samolotów przelatuje więcej aniżeli 19.000.000 mil tylko ponad terenem Stanów Zjednoczonych.

Wybitną amerykańską postacią na polu rozbudowy cywilnego lotnictwa jest 46-letni Juan Terry Trippe. Jeszcze 20 lat temu, kiedy w dziedzinie lotnictwa cywilnego Ameryka była znacznie w tyle za W. Brytanią, Francją a nawet Włochami, Juan Trippe wraz z kilku swymi przyjaciółmi zakupił dziewięć używanych samolotów morskich (hydroplanów). Uruchomiono w ten sposób pierwszą komunikację lotniczą między wyspą Long Island a lądem stałym U.S.A. Obecnie dzięki wytężonej pracy, ambicji i uporczywości w przeprowadzaniu zadania, towarzystwo to znacznie się rozrosło i wzbogaciło, płacąc za samolot po 350.000 funtów i zakupując je dziesiątkami. Do wybuchu ostatniej wojny spółka Juana Trippe posiadała już 160 clipper'ów i zatrudniała około 21.000 pracowników. Samoloty tej spółki przelatywały rocznie przeszło 24 miliony mil łącznie z rejonem Pacyfiku i Południową Ameryką, przewożąc około 400 tysięcy pasażerów.

Rząd amerykański popiera zdrową inicjatywę przedsiębiorstw prywatnych. Stąd spółka Juana Trippe jeszcze przed wybuchem tej wojny uzyskała szereg kontraktów, zdobywając sobie popularność i poparcie społeczeństwa amerykańskiego. Obsługuje ona linie powietrzne w U.S.A., Brazylii, Argentynie, na Dalekim Wschodzie i nawet w Europie. Znane są jej 4-motorowe samoloty typu Skymaster i Lockheed Constellations, w których znajduje wygodne pomieszczenie 50 pasażerów. Obecnie czynione są zabiegi o nowe typy samolotów, które mogłyby pomieścić do 200 pasażerów, przy równoczesnym zwiększeniu ich szybkości do 300 mil na godzinę. W ten sposób przez powiększenie pojemności i wydajności, firma pragnie obniżyć koszty przelotów.

Ameryka to kraj wielkiej żywotności i nieograniczonych możliwości. Zdrowa inicjatywa prywatna ma tam pełne szanse rozwoju, gdyż dobro obywateli i ich standart życiowy, to jedna z podstawowych zasad pracy wielu przedsiębiorstw tego kraju.

Kupon upoważniający do nabycia w Administracji „Co Słychać" jednego kalendarzyka kieszonkowego po cenie 5/9, z opłatą pocztową 6/-.

Nazwisko i imię ....

....

Adres ....

....

Załączamy przekaz pocztowy na s. ....

8. CZY WIECIE ŻE...?

Jedną z przyczyn drugiej wojny światowej było, że rządy sprzymierzone i opinia publiczna, odstępowały od swych zasad. Było wszczęte t.zw. postępowanie przeciwko zbrodniarzom wojennym lecz nigdy nie zostało ono przeprowadzone.

Poświęcono wszystko dla wygodnego i spokojnego życia. W wyniku doprowadziło to do nowej wojny.

Wszelkie pogwałcenie prawa znajdowało wytłomaczenie i najchętniej nie czyniono nic, ażeby złu przeciwdziałać. Po pierwszych ustępstwach i cofaniu się przyszły następne.

Wróg coraz bardziej zagrażał pokojowi. Po wprowadzeniu przez Niemców obowiązkowej służby wojskowej i zajęciu zdemilitaryzowanej strefy, wypadki potoczyły się szybko, Alianci stanęli wobec faktów dokonanych.

Brak stanowczości, prowadzi zawsze do nieszczęścia.

Lord Vansittart.

Podczas przechadzki w parku jedna z wychowawczyń zapytała drugiej — „czy wybierasz się na dancing jutro wieczorem".

„Prawdopodobnie nie".

„Dlaczego! czy nie lubisz tańczyć", spytała zaciekawiona odpowiedzią.

„O bardzo lubię" — odpowiedziała zapytana — „ale obawiam się pozostawić samo dziecko z matką".

Cavalcade, New York.

I na zakończenie podajemy list przeciętnego śmiertelnika, odpowiadającego tym, którzy żądają powiększenia jeszcze cyfry ludności na tych wyspach. Tytuł listu jest *„Why More Population?"*.

Dlaczegóż to chcemy mieć tutaj więcej ludzi? Żywności własnej wystarcza nam zaledwie na trzy miesiące w każdym roku. Brak nam dwuch do trzech milionów domów. W czasie pokoju mamy dwa miliony bezrobotnych.

Potrzebujemy więcej żywności, więcej domów, więcej pracy ale mniej ludzi.

Edited and pubished in Edinburgh by J. Stoliński, 40 Bruntsfield Place.
Printed by John S. Burns & Sons, Glasgow, C.5.